



(19)

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 921 052 A2

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
09.06.1999 Patentblatt 1999/23

(51) Int. Cl.<sup>6</sup>: B62D 27/02, B62D 29/00

(21) Anmeldenummer: 98121116.2

(22) Anmeldetag: 09.11.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 06.12.1997 DE 19754248

(71) Anmelder:  
Volkswagen Aktiengesellschaft  
38436 Wolfsburg (DE)

(72) Erfinder:  
• Arnheim, Hans-Rudolf, Dipl.-Ing.  
38477 Jembke (DE)  
• Hillmann, Jürgen, Dr.  
38518 Gifhorn (DE)  
• Jonscher, Axel  
38106 Braunschweig (DE)

(54) Verbundbauteil mit mindestens einem Gussteil aus einem Leichtmetallwerkstoff

(57) Die Erfindung beschreibt ein Verbundbauteil, insbesondere zur Bildung von Karosserieteilen von Kraftfahrzeugen, aufweisend mindestens ein Gußteil (1) aus einem Leichtmetall und/oder einer Leichtmetalllegierung, bei dem mit dem Gußteil (1) mindestens ein weiteres Bauteil (2, 4) aus einem im wesentlichen dünnwandigen, blechartigen Material zumindest abschnittsweise (3, 5) verbunden ist. Hierdurch läßt sich eine belastungs- und gewichtsmäßig angepaßte Konstruktion bevorzugt von Leichtmetallverbundbauteilen herstellen. Als Ausführungsbeispiel wird eine Kraftfahrzeug-Heckklappe angegeben.

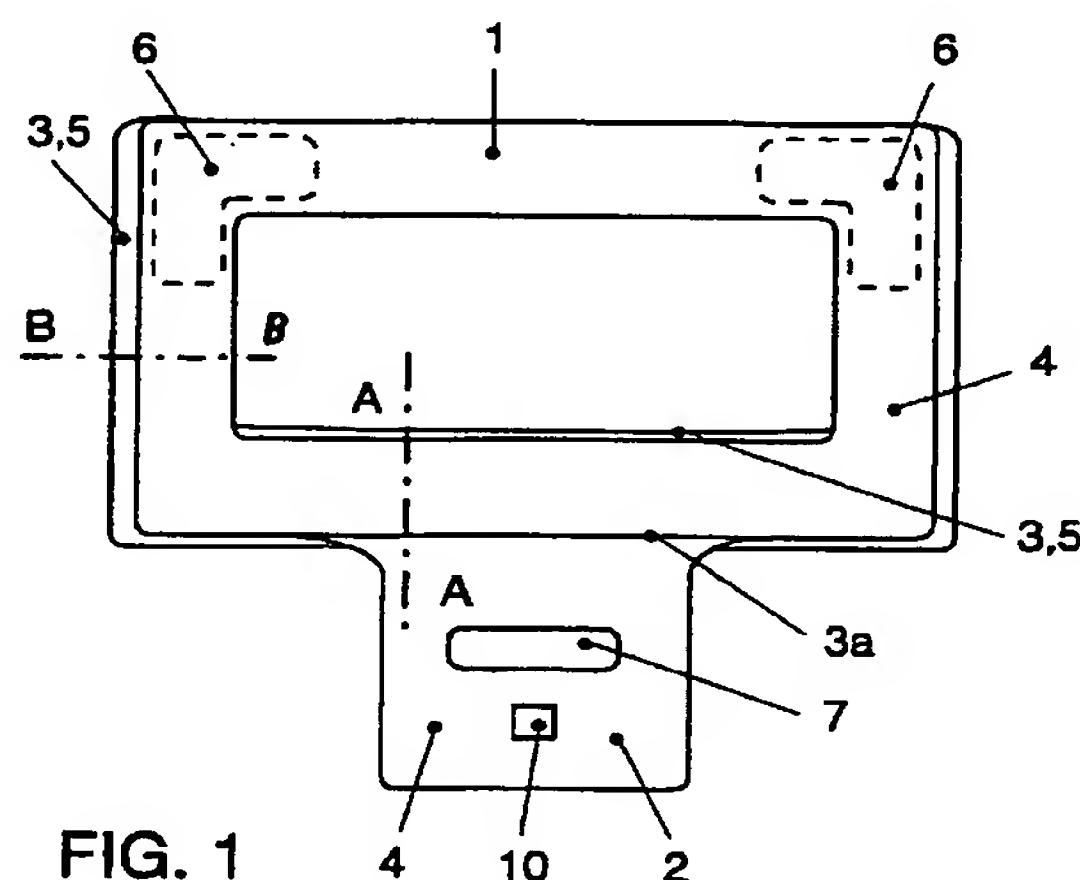


FIG. 1

## Beschreibung

[0001] Insbesondere bei der Herstellung von Fahrzeugkarosserien finden verstärkt Werkstoffe und Werkstoffkombinationen Verwendung, die eine exakte Abstimmung der Werkstoffeigenschaften in einem Bauteil in Abhängigkeit von Einsatzbedingungen und Einbauverhältnissen erlauben. Bisher werden hierzu Bauteile aus Blechen oder dünnwandigen Profilen eingesetzt, mit denen aus einer Vielzahl von einzelnen Teilen durch vorwiegend thermische Fügeverfahren z.B. die Karosserie eines Fahrzeuges hergestellt wird.

[0002] Es kommen im Fahrzeugbau zunehmend Werkstoffe aus Leichtmetallen oder Leichtmetalllegierungen zum Einsatz, aus denen die Karosserieaußenhaut oder auch tragende Bauteile von Kraftfahrzeugen bis hin zu vollständig aus Leichtmetall bestehenden Karosserien hergestellt werden. Derartige Leichtmetalle sind überwiegend Aluminium und in verstärktem Maße auch Magnesium, die beide hinsichtlich ihrer Verfügbarkeit, verarbeitungstechnisch und bezüglich der Werkstoffkennwerte besonders günstig sind.

[0003] Problematisch bei der Verwendung von derartigen Leichtmetallen im Fahrzeugbau ist vor allem, daß die Festigkeitseigenschaften von Leichtmetallblechen für manche Belastungen an Kraftfahrzeugteilen nicht ausreichend sind. Relativ unproblematisch und schon erprobt ist die Verwendung von Leichtmetallblechen zum Ersatz von großflächigen Stahlteilen der Karosserie - z.B. der Außenhaut - durch Aluminiumteile, da sie im Regelfall keinen besonders hohen Belastungen unterliegen. Insbesondere bei mechanisch stark belasteten Bauteilen treten jedoch Einzelbelastungen und Lastkollektive auf, die eine Herstellung derartiger Funktionsteile aus passend geformten Leichtmetallblechen nicht erlauben. Entweder würden die Bauteile aufgrund zu hoher Einzelbelastungen frühzeitig versagen oder es kommt viel früher als bei Stahlbauteilen zu einem Dauerversagen aufgrund von Ermüdungsbrüchen.

[0004] Eine Möglichkeit zur Erhöhung der Festigkeit von Leichtmetallbauteilen besteht darin, daß zur Herstellung der Leichtmetallbauteile statt relativ dünner Leichtmetallbleche aus Leichtmetallen oder Leichtmetalllegierungen hergestellte Gußteile verwendet werden, die entsprechend der Möglichkeiten der Gießtechnik in Bereichen höherer Belastungen mehr Material vorsehen und damit belastungsgerechter konstruiert werden können. Aufgrund der zum Gießen notwendigen Mindestwanddicken derartiger gegossener Leichtmetallteile werden diese Teile aber auch in den nicht so hoch belasteten Bereichen insgesamt viel schwerer als nur aus dünnen Leichtmetallblechen hergestellte Leichtmetallteile, wodurch ein großer Teil der Gewichtsreduktion durch das leichtere Material wieder verloren geht.

[0005] Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es daher, eine belastungsgerechtere Gestaltung von Leichtmetallbauteilen zu ermöglichen, bei der die Vorteile der Leichtmetallbauweise voll ausgeschöpft wer-

den können.

[0006] Die Lösung dieser Aufgabe ergibt sich aus den Merkmalen des Anspruchs 1. Die Unteransprüche beschreiben bevorzugte Weiterbildungen.

[0007] Die Erfindung beschreibt ein Verbundbauteil, das mindestens ein Gußteil aus einem Leichtmetall und/oder einer Leichtmetalllegierung aufweist. In erfindungsgemäßer Weise wird das Gußteil mit mindestens einem weiteren Bauteil aus einem im wesentlichen dünnwandigen, blechartigen Material zumindest abschnittsweise verbunden. Durch eine derartige Bildung eines Verbundes können belastungsgerecht konstruierte Bauteile hergestellt werden, bei denen Materialanhäufungen durch das Gußteil formtechnisch einfach und damit kostengünstig dort angeordnet werden, wo z.B. höhere Belastungen abgefangen werden müssen oder ein sonstiger Bedarf an einer Materialanhäufung besteht. In den nicht so hoch belasteten Bereichen können dementsprechend aus dünnwandigem, blechartigem Material geformte Bauteile angeordnet und mit dem Gußteil verbunden werden. Derartiges blechartiges Material ist kostengünstig vorzufertigen und bereitzuhalten. Hierdurch wird insbesondere das Problem umgangen, daß derartige Bereiche des Verbundbauteiles gießtechnisch nicht mit beliebig geringen Wandstärken gefertigt werden können und daher bei einer Fertigung gemeinsam mit dem Gußteil das Gesamtgewicht des Verbundbauteiles ungerechtfertigt erhöhen würden.

[0008] Besonders vorteilhaft ist es, wenn das blechartige Material aus einem Leichtmetall und/oder einer Leichtmetalllegierung besteht, wobei das blechartige Material insbesondere aus Aluminium und/oder Magnesium und/oder ihren jeweiligen Legierungen hergestellt sein kann. Diese Materialien verbinden ein geringes spezifisches Materialgewicht mit günstigen Festigkeitseigenschaften, ihre Anwendung bringt daher eine große Gewichtsreduzierung des Verbundbauteiles gegenüber Stahlbauteilen.

[0009] Besonders vorteilhaft hinsichtlich der Kosten der Vorfertigung ist es, wenn das blechartige Material durch Walzen hergestellt wird, da dadurch kontinuierliche Verarbeitungsprozesse mit besonders günstigen Materialeigenschaften des gewalzten Materials kombinierbar sind.

[0010] Es ist auch möglich, daß das blechartige Material aus Kunststoff besteht, wobei der Kunststoff belastungsgerechte Eigenschaften mit geringer Vorfertigungskosten verbindet. Beispielsweise ist auch die Verwendung von Verbundwerkstoffen aus Kunststoffen möglich.

[0011] Eine Weiterbildung sieht vor, daß das Gußteil in dem Verbundbauteil im wesentlichen versteifende und/oder tragende Funktion hat. Hierdurch können die Vorteile der Gießtechnik mit ihrer belastungsgerechten Gestaltung besonders günstig ausgenutzt werden, so daß die Herstellungskosten gering bleiben.

[0012] Besonders vorteilhaft ist es, wenn das Gußteil

aus einem Leichtmetall-Druckgußteil besteht. Die Druckgießtechnik erlaubt sehr formgenauen und hochwertigen Guß, so daß die damit hergestellten Bauteile besonders gute Eigenschaften aufweisen.

[0013] Eine weitere Verbesserung der Festigkeitseigenschaften ergibt sich für das Gußteil, wenn dieses kammerartige Bereiche zur Verstärkung und/oder Versteifung aufweist. Hierdurch können gezielte, gießtechnisch günstig zu fertigende Verstärkungen in das Gußteil eingebracht werden.

[0014] In einer anderen Weiterbildung ist das Bauteil aus dem blechartigen Material im wesentlichen im Bereich geringer Belastungen an dem Verbundbauteil angeordnet. Hierdurch können die Vorteile hinsichtlich der Gewichtseinsparung besonders weitgehend ausgeschöpft werden, da bei geringen Belastungen dieses Bauteil auch nur sehr dünnwandig ausgeführt werden kann. Dadurch wird die Gewichtseinsparung gegenüber einem in Gußtechnik ausgeführten, dickerwandigen Bauteil besonders groß.

[0015] Hinsichtlich der Verbindung zwischen Gußteil und Bauteil aus blechartigem Material ist es vorteilhaft, wenn das Gußteil mit dem Bauteil aus blechartigem Material zumindest abschnittsweise durch thermische Fügeverfahren verbunden ist. Hierdurch werden feste und gleichmäßige Verbindungen herstellbar, die die Übertragung von mechanischen Belastungen zwischen Gußteil und Bauteil aus blechartigem Material sicher gewährleisten. Besonders vorteilhaft können die Verfahren des Laserschweißens und/oder des Quetschnaht-Schweißens zur Anwendung kommen.

[0016] In einer anderen Weiterbildung kann das Gußteil mit dem Bauteil aus blechartigem Material zumindest abschnittsweise durch Bördeln verbunden sein. Eine derartige Verbindungstechnik bietet sich besonders dann an, wenn thermische Fügeverfahren aufgrund der Materialkombinationen nicht empfehlenswert sind.

[0017] Eine andere Weiterbildung sieht vor, daß das Gußteil mit dem Bauteil aus blechartigem Material zumindest abschnittsweise durch Kleben verbunden ist. Derartige Verbindungen können insbesondere dann zum Einsatz kommen, wenn es sich nicht um hochbelastete Verbindungen zwischen Gußteil und Bauteil aus blechartigem Material handelt.

[0018] Ebenfalls können das Gußteil und Bauteil aus blechartigem Material zumindest abschnittsweise durch Stanznieten oder Druckfügen verbunden sein, wodurch aufwendige Vorfertigungen der beiden Verbindungspartner im Bereich der Verbindung entfallen können.

[0019] Es versteht sich für den Fachmann von selbst, daß Kombinationen der vorstehenden Verbindungen zwischen Gußteil und Bauteil aus blechartigem Material sowie andere ihm vertraute Verbindungen von der Erfindung mit umfaßt sind. Insbesondere kombinierte Klebe-Stanzniet-, Klebe-Punktschweiß- und Klebe-Druckfüge-Verbindungen haben sich bei Versuchen als vorteilhaft erwiesen, da ein flächig aufgetragener Kleber bzw. ein

Klebemittel in Form von Klebebändern oder -streifen gleichzeitig als Fugendichtmasse und Isolationsschicht gegenüber Kontaktkorrosion wirken kann.

[0020] Eine besonders vorteilhafte Ausgestaltung des Verbundbauteiles sieht vor, daß das Verbundbauteil ein Karosserieteil, vorzugsweise ein Teil der Karosserieaußenhaut eines Kraftfahrzeuges, ist. Insbesondere in der Automobiltechnik kommen die Vorteile des erfindungsgemäßen Verbundbauteiles besonders günstig zum Tragen, da neben einer deutlichen Gewichtsreduzierung für die Großserienfertigung geeignete Verbundkonstruktionen realisiert werden können.

[0021] In einer Weiterbildung kann das Bauteil aus blechartigem Material ein Teil der außenliegenden Karosseriehaut sein und das innenliegende Gußteil zumindest teilweise übergreifen. Hierdurch liegt das Gußteil zumindest im wesentlichen verdeckt innerhalb der Außenhaut des Kraftfahrzeuges, was insbesondere zur ästhetischen Gesamtwirkung der Karosserieform beitragen kann.

[0022] In einer anderen Weiterbildung kann das Gußteil zumindest bereichsweise ein Teil der außenliegenden Karosseriehaut sein und das innenliegende Bauteil aus blechartigem Material zumindest teilweise umgreifen. Hierdurch werden beispielsweise Öffnungen in der Karosserie, die innerhalb des Gußteiles konstruktiv oder funktional z.B. für Fenster oder dgl. erforderlich sein können, durch das blechartige Material geschlossen.

[0023] Besonders vorteilhaft ist es, wenn das Verbundbauteil eine Heckklappe eines Kraftfahrzeuges ist.

[0024] Eine besonders vorteilhafte Ausbildung eines erfindungsgemäßen Verbundes, insbesondere für den Einsatz an Karosserieteilen von Kraftfahrzeugen, zeigt die Zeichnung.

[0025] Es zeigt:

Figur 1 eine Anwendung eines erfindungsgemäßen Verbundbauteiles in Form einer Kraftfahrzeug-Heckklappe in einer Draufsicht;

Figur 2 ein Schnitt durch das Verbundbauteil entlang der Linie B-B gemäß Figur 1 mit Beispiel einer Bördelnaht;

Figur 3 ein Schnitt durch das Verbundbauteil entlang der Linie A-A gemäß Figur 1 mit Beispiel einer Laserschweißnaht

Figur 4 ein Schnitt durch eine abgeänderte Variante des Verbundbauteils entlang der Linie A-A gemäß Figur 1 mit Beispiel einer Stanznietung.

[0026] In den Figuren 1 bis 4 ist am Beispiel einer Heckklappe eines Kraftfahrzeuges prinzipienhaft dargestellt, wie das erfindungsgemäße Verbundbauteil gestaltet und eingesetzt werden kann. Dieser nur prinzi-



pienhaft dargestellte Aufbau eines Verbundbauteiles läßt sich auf eine Vielzahl von Anwendungen und Varianten übertragen.

[0027] In der Figur 1 ist in einer Draufsicht eine Heckklappe eines Kraftfahrzeuges dargestellt, wie sie beispielsweise an Kompaktfahrzeugen mit einem Schrägheck weit verbreitet ist.

[0028] In der herkömmlichen Stahlblechtechnik werden derartige Heckklappen üblicherweise aus einem inneliegenden Stahlblechteil sowie einem außenliegenden, die Karosserieaußenhaut mitbildenden Stahlblechteil zusammengefügt, wobei an dem innenliegenden und/oder dem außenliegenden Stahlblechteil zusätzliche Verstärkungen oder Abstützungen aus Stahlblech angebracht sein können.

[0029] Bei dem vorliegenden Ausführungsbeispiel eines erfindungsgemäßen Verbundbauteiles in Form einer Heckklappe umfaßt die Heckklappe einen die Heckklappe versteifenden Rahmen 1, der als Gußteil aus Magnesium- oder Aluminiumdruckguß ausgeführt ist. Dieser Rahmen 1 ist auf der später dem Fahrgastraum zugewandten Innenseite der Kraftfahrzeugkarosserie angeordnet. Der Innenrahmen 1, der bei der gezeigten Heckklappe die Versteifungsfunktion übernimmt, besitzt im wesentlichen die Abmessungen des oberen Teils einer nicht dargestellten Fahrzeughecköffnung und umläuft diese entlang deren äußeren Begrenzungen als im Grundsatz rechteckiger Rahmen. Der Querschnitt dieses Innenrahmens 1, der in den Figuren 2 bis 4 noch näher dargestellt ist, ist in Form eines umlaufenden trogförmigen Kanals gebildet, dessen genaue Ausbildung sich unmittelbar aus festigkeitstechnischen und gießtechnischen Anforderungen ergibt. Innerhalb dieses trogförmigen Querschnittes des Rahmens 1 können mit eingegossene Verstärkungshohlräume 6 angeordnet sein, die beispielsweise in Bereichen besonders hoher mechanischer Belastung eine zusätzliche Versteifung des Rahmens 1 bewirken. Der Rahmen 1 dient der Aufnahme einer Heckfensterscheibe.

[0030] Der Innenrahmen 1 ist zur Fahrzeugaußen-seite hin mit einem Außenblech 4 abgedeckt, das aus gewalztem Magnesium- oder Aluminiumblech besteht. Das Außenblech 4 ist bei diesem Ausführungsbeispiel einteilig über die gesamte Außenfläche der Heckklappe ausgebildet. Im oberen Bereich der Heckklappe schließt das Außenblech 4 den Innenrahmen 1 nach außen ab und bildet mit diesem zusammen ein geschlossenes Hohlprofil. Da aufgrund des Außenbleches 4 die mitgegossenen kammerartigen Verstärkungshohlräume 6 des Innenrahmens 1 in der Draufsicht der Figur 1 an sich verdeckt und damit nicht sichtbar sind, sind sie in der Figur 1 lediglich strichliert angedeutet.

[0031] In der Figur 1 befindet sich unterhalb des Rahmens 1 eine Innenschürze 2, die auf der späteren Fahrzeuginnenseite der Heckklappe angeordnet ist und an dem Rahmen 1 befestigt ist. Im Einbauzustand ver-

schließt diese Innenschürze 2 aus dünnwandigem gewalztem Magnesiumblech zusammen mit dem unteren Bereich des Außenbleches 4 den unteren Bereich der Fahrzeughecköffnung. Diese Innenschürze 2 hat als schürzenartiges Bauteil aus dünnwandigem, blechartigem Material hauptsächlich die Aufgabe, die untere Fahrzeughecköffnung abzuschließen, wobei üblicherweise im unteren Kantenbereich der Innenschürze 2 der Schloßkasten 10 der Verriegelung der Heckklappe angebracht ist. Ansonsten hat das Heckblech 2 im wesentlichen Verkleidungsfunktionen, wobei die genaue Formgebung beispielsweise auch noch Funktionsflächen wie z. B. einen Einbauraum für einen Heckklappengriff aufweisen kann. Die mechanischen Belastungen der Innenschürze 2 sind relativ gering, daher reicht für die Konstruktion aus Festigkeitsgründen eine reine Blechkonstruktion aus. Eine Verlängerung des Innenrahmens 1 auch in diesen Bereich wäre nicht gerechtfertigt, da hierdurch der Rahmen 1 wesentlich schwerer würde und komplexer zu fertigen wäre. Daher wird der innenliegende Rahmen 1 nur auf den oberen Bereich der Hecköffnung beschränkt und im unteren Bereich der Hecköffnung die im wesentlichen blechartige Innenschürze 2 z. B. durch eine Schweißnahtverbindung 3 als Schürze an den Rahmen 1 angesetzt. Hierdurch sind die Festigkeitsvorteile des als stabiles Gußteil ausgeführten Innenrahmens 1 mit den Gewichtsvorteilen einer leichtgewichtigen, innenliegenden Blechabdeckungsschürze 2 des unteren Teiles der Hecköffnung kombinierbar.

[0032] Das auf der Außenseite der Heckklappe angebrachte Außenblech 4, in dem z. B. eine Nummernschildvertiefung 7 angeordnet sein kann, überdeckt den Rahmen 1 sowie die Innenschürze nach außen. Die Fügeverbindung zwischen dem Rahmen 1 und dem Außenblech 4 kann beispielsweise durch in der Figur 2 dargestellte Bördelnähte 5 erfolgen, bei denen das Außenblech 4 den Rahmen 1 jeweils übergreift und als Bördelung 5 nach innen umgebogen und an dem Rahmen 1 wie in Figur 2 dargestellt festgelegt ist. Alternativ kann das Außenblech 4, wie in Figur 3 und Figur 4 dargestellt ist, auch mit dem Rahmen 1 verschweißt sein.

[0033] Innenseitig ist die Innenschürze 2 aus Magnesiumblech mittels einer Schweißnaht 3a mit dem Rahmen 1 stoßverschweißt und bildet eine innenliegende Abdeckung des unteren Bereiches des Außenbleches 4 gegenüber dem Fahrzeuginnenraum. Diese Innenschürze 2 kann beispielsweise alternativ auch durch eine in geeignet geformte Aufnahmestellen des unteren Bereiches des Außenbleches 4 eingeclipste Kunststoffplatte gebildet sein, die dann gleichzeitig eine innenliegende Kunststoffverkleidung der Heckklappe ausbildet.

[0034] In einer Variante der Heckklappe kann gemäß Figur 4 die Innenschürze 2 auch mittels einer einfach auszuführenden Stanznietverbindung 9 mit dem Rahmen 1 verbunden sein. Eine derartige Stanznietverbindung ist insbesondere dann sinnvoll, wenn aufgrund der Materialkombination des Materials der Innenschürze 2

und des Innenrahmens 1 eine Verschweißung dieser beiden Bauteile nur schwer oder gar nicht auszuführen ist.

## BEZUGSZEICHENLISTE

[0035]

1	Innenrahmen	
2	Innenschürze aus dünnwandigem, blechartigem Material	10
3, 3a	Schweißnaht	
4	Außenblech	
5	Bördelnaht	
6	Verstärkungshohlraum	15
7	Kennzeichenvertiefung	
9	Stanzniet	
10	Schloßkasten	

## Patentansprüche

1. Verbundbauteil, insbesondere zur Bildung von Karosserieteilen von Kraftfahrzeugen, aufweisend mindestens ein Gußteil (1) aus einem Leichtmetall und/oder einer Leichtmetalllegierung, **dadurch gekennzeichnet, daß** mit dem Gußteil (1) mindestens ein weiteres Bauteil (2, 4) aus einem im wesentlichen dünnwandigen, blechartigen Material zumindest abschnittsweise (3, 5) verbunden ist. 25
2. Verbundbauteil nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** das blechartige Material aus einem Leichtmetall und/oder einer Leichtmetalllegierung besteht. 30
3. Verbundbauteil nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, daß** das blechartige Material aus Aluminium und/oder Magnesium und/oder ihren jeweiligen Legierungen besteht. 40
4. Verbundbauteil nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** das blechartige Material durch Walzen hergestellt ist. 45
5. Verbundbauteil nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, daß** das blechartige Material aus einem Kunststoff besteht. 50
6. Verbundbauteil nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Gußteil (1) in dem Verbundbauteil im wesentlichen versteifende und/oder tragende Funktion hat. 55
7. Verbundbauteil nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Gußteil (1) aus einem Leichtmetall-Druckgußteil besteht.
8. Verbundbauteil nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Gußteil (1) kammerartige Bereiche (6) zur Verstärkung und/oder Versteifung aufweist.
9. Verbundbauteil nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Bauteil (2, 4) aus dem blechartigen Material im wesentlichen im Bereich geringer Belastungen an dem Verbundbauteil angeordnet ist.
10. Verbundbauteil nach Anspruch 9, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Bauteil (2, 4) aus dem blechartigen Material in dem Verbundbauteil im wesentlichen Verkleidungsfunktionen hat.
11. Verbundbauteil nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Gußteil (1) mit dem Bauteil (2, 4) aus blechartigem Material zumindest abschnittsweise (3) durch thermische Fügeverfahren verbunden ist.
12. Verbundbauteil nach Anspruch 11, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Gußteil (1) mit dem Bauteil (2, 4) aus blechartigem Material zumindest abschnittsweise (3) durch Laserschweißen verbunden ist.
13. Verbundbauteil nach Anspruch 11, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Gußteil (1) mit dem Bauteil (2, 4) aus blechartigem Material zumindest abschnittsweise (3) durch Quetschnaht-Schweißen verbunden ist.
14. Verbundbauteil nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Gußteil (1) mit dem Bauteil (2, 4) aus blechartigem Material zumindest abschnittsweise durch Kleben verbunden ist.
15. Verbundbauteil nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Gußteil (1) mit dem Bauteil (2, 4) aus blechartigem Material zumindest abschnittsweise durch Bördeln (5) verbunden ist.
16. Verbundbauteil nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Gußteil (1) mit dem Bauteil (2, 4) aus blechartigem Material zumindest abschnittsweise durch Stanznieten (9) verbunden ist.
17. Verbundbauteil nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Verbundbauteil ein Karosserieteil ist, vorzugsweise ein Teil der Karosserieaußenhaut eines Kraftfahrzeuges.

18. Verbundbauteil nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Bauteil (4) aus blechartigem Material ein Teil der außenliegenden Karosseriehaut ist und das innenliegende Gußteil (1) zumindest teilweise übergreift. 5
19. Verbundbauteil nach einem der vorstehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Gußteil zumindest bereichsweise ein Teil der außenliegenden Karosseriehaut ist und das innenliegende Bauteil aus blechartigem Material zumindest teilweise umgreift. 10
20. Verbundbauteil nach Anspruch 17, **dadurch gekennzeichnet, daß** das Verbundbauteil eine Heckklappe eines Kraftfahrzeuges ist. 15

20

25

30

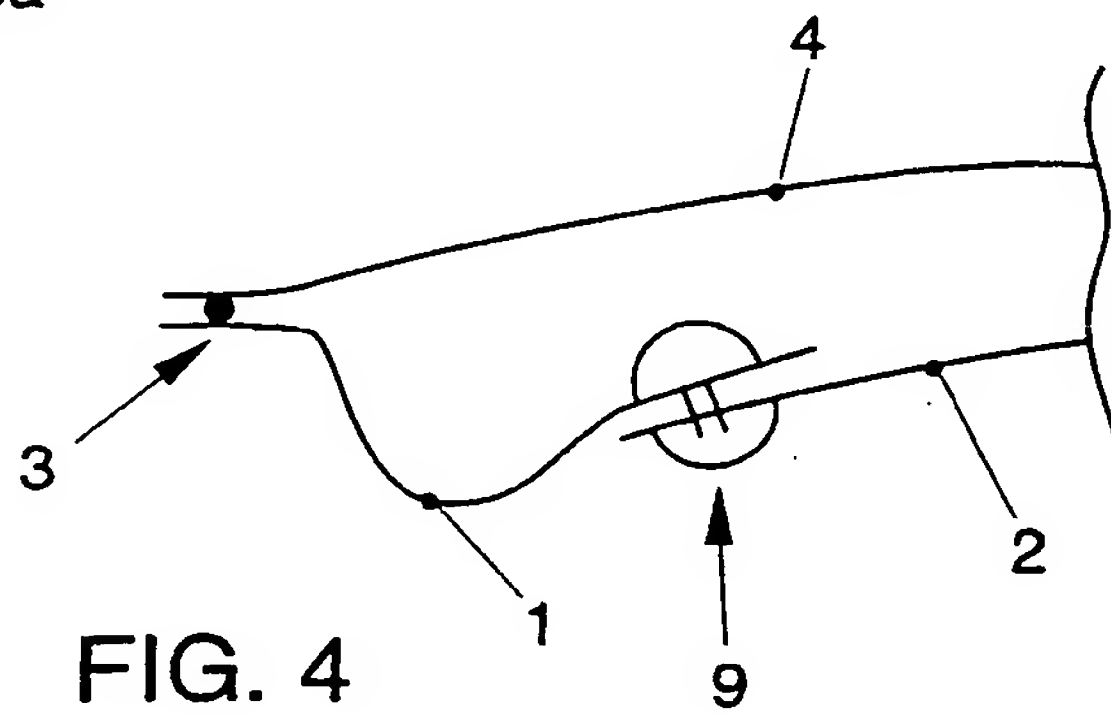
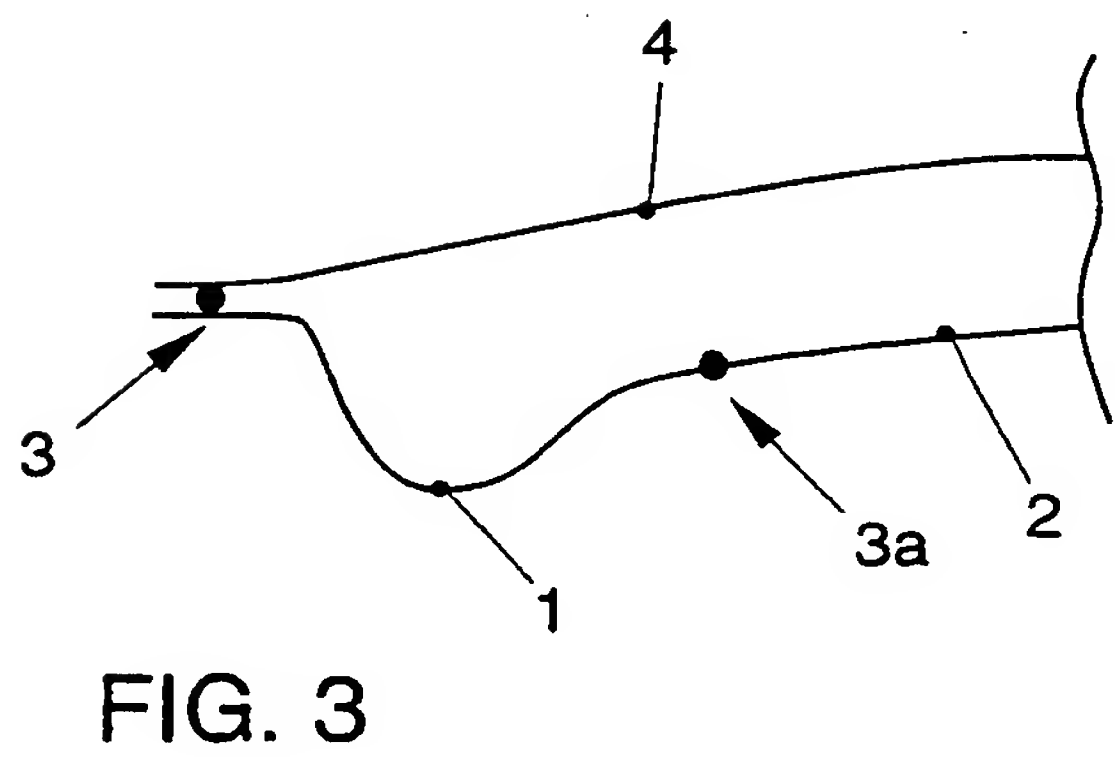
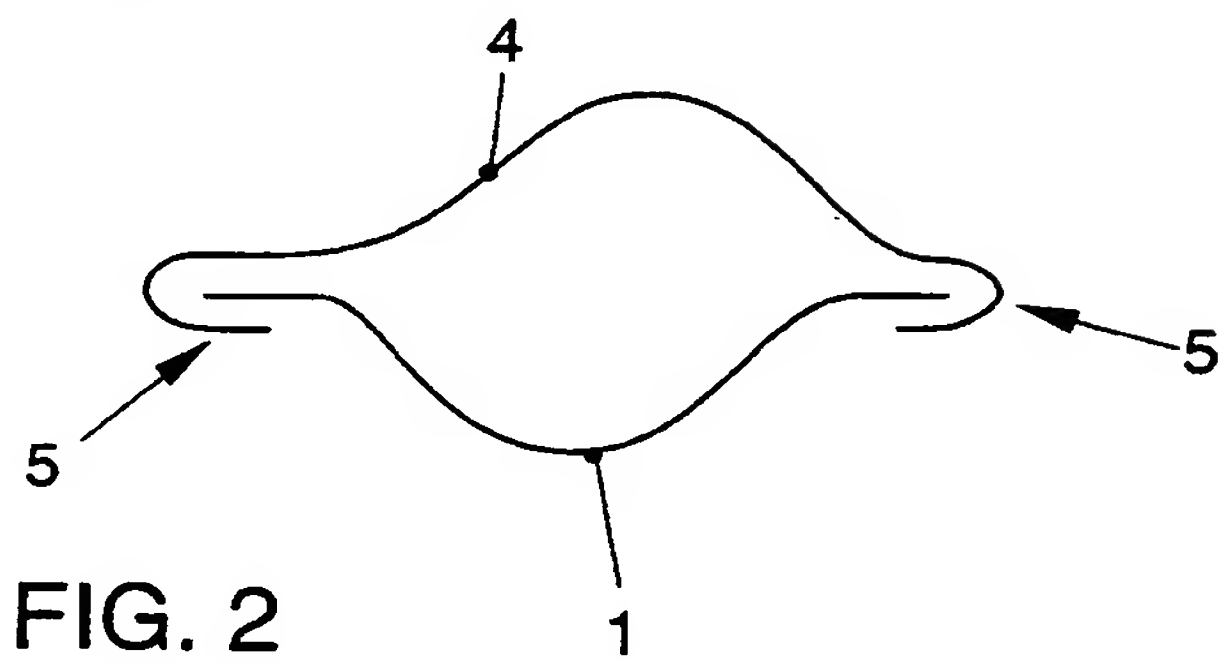
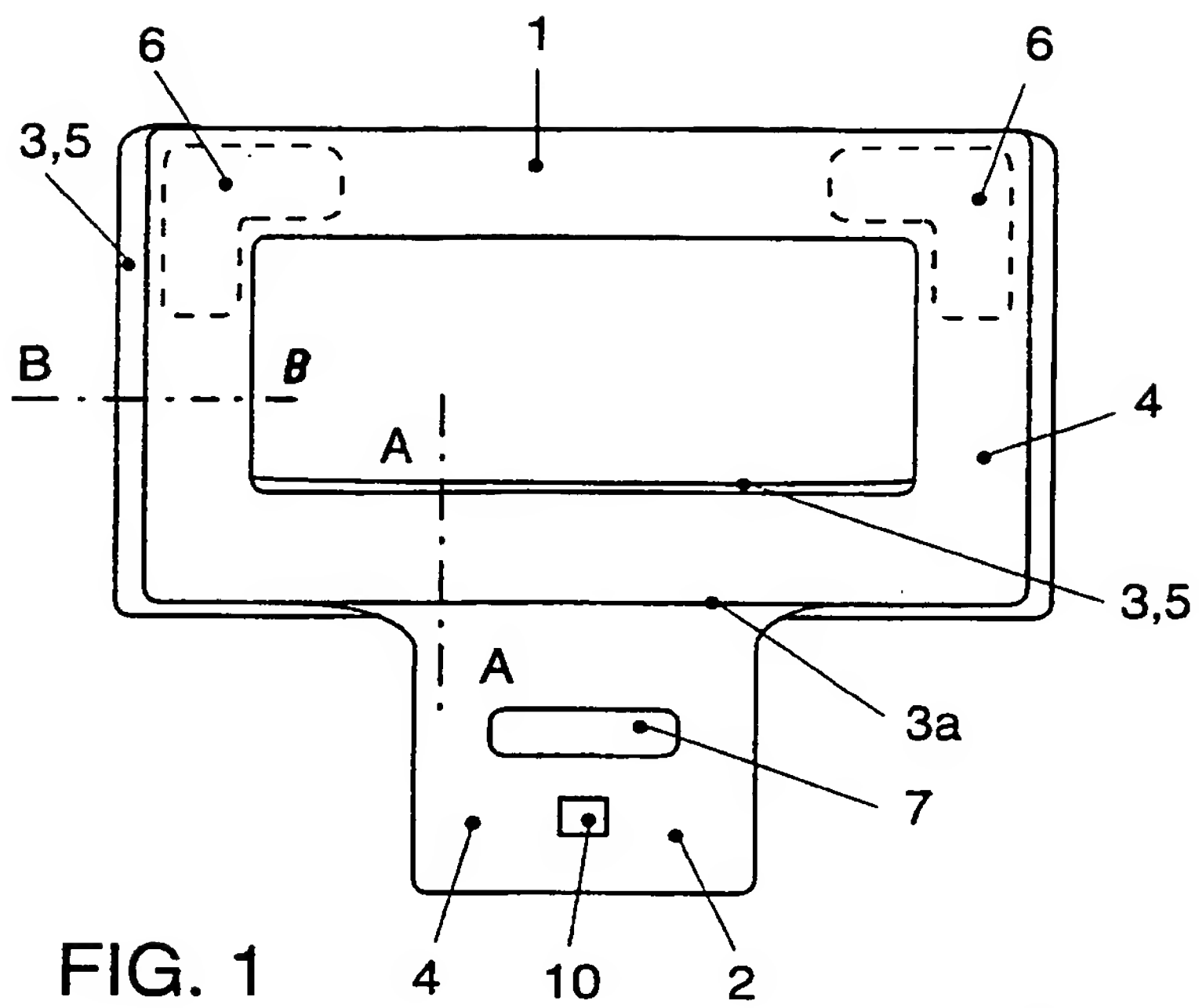
35

40

45

50

55







(19)



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11)

**EP 0 921 052 A3**

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:  
19.09.2001 Patentblatt 2001/38

(51) Int Cl.7: **B62D 27/02, B62D 29/00**

(43) Veröffentlichungstag A2:  
09.06.1999 Patentblatt 1999/23

(21) Anmeldenummer: **98121116.2**

(22) Anmeldetag: **09.11.1998**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
MC NL PT SE**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL LT LV MK RO SI**

(72) Erfinder:  
• **Arnheim, Hans-Rudolf, Dipl.-Ing.  
38477 Jembke (DE)**  
• **Hillmann, Jürgen, Dr.  
38518 Gifhorn (DE)**  
• **Jonscher, Axel  
38106 Braunschweig (DE)**

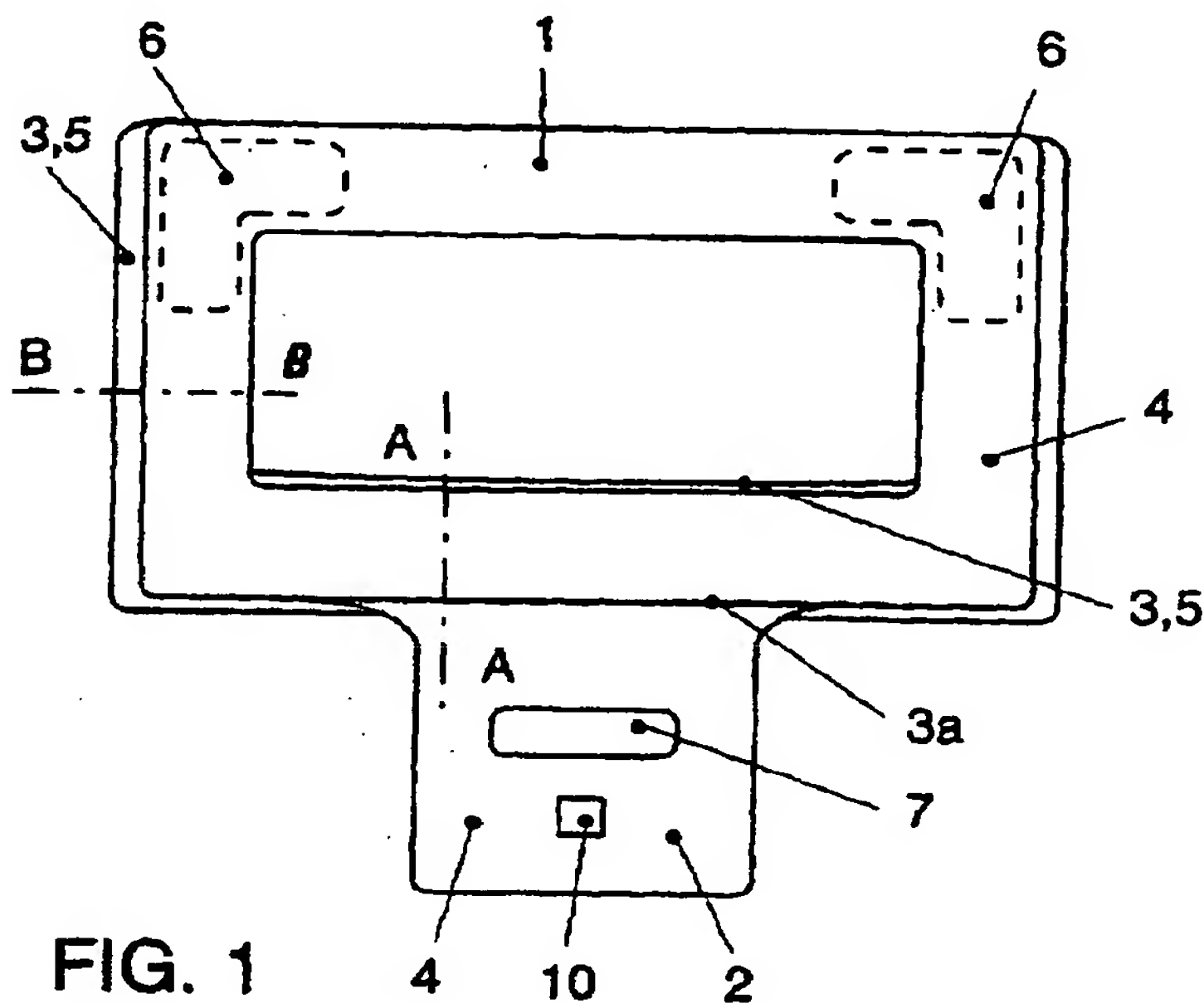
(30) Priorität: **06.12.1997 DE 19754248**

(71) Anmelder: **Volkswagen Aktiengesellschaft  
38436 Wolfsburg (DE)**

### (54) Verbundbauteil mit mindestens einem Gussteil aus einem Leichtmetallwerkstoff

(57) Die Erfindung beschreibt ein Verbundbauteil, insbesondere zur Bildung von Karosserieteilen von Kraftfahrzeugen, aufweisend mindestens ein Gußteil (1) aus einem Leichtmetall und/oder einer Leichtmetalllegierung, bei dem mit dem Gußteil (1) mindestens ein weiteres Bauteil (2, 4) aus einem im wesentlichen dünn-

wandigen, blechartigen Material zumindest abschnittsweise (3, 5) verbunden ist. Hierdurch läßt sich eine belastungs- und gewichtsmäßig angepaßte Konstruktion bevorzugt von Leichtmetallverbundbauteilen herstellen. Als Ausführungsbeispiel wird eine Kraftfahrzeug-Heckklappe angegeben.



**FIG. 1**



Europäisches  
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 98 12 1116

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	EP 0 497 209 A (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG) 5. August 1992 (1992-08-05) * Spalte 2, Zeile 16 - Zeile 30; Abbildung 1 *	1,6-10, 15-17	B62D27/02 B62D29/00
X	DE 43 23 178 A (DAIMLER BENZ AG) 12. Januar 1995 (1995-01-12) * Spalte 2, Zeile 14 - Zeile 49; Abbildungen *	1-3,6-9, 14	
P,X	DE 197 28 546 A (VOLKSWAGENWERK AG) 22. Januar 1998 (1998-01-22) * Spalte 3, Zeile 20 - Zeile 38; Anspruch 17 *	1,20	
X	DE 196 16 959 A (DAIMLER BENZ AG) 3. Juli 1997 (1997-07-03) * Spalte 6, Zeile 21 - Zeile 33; Abbildung 6 *	1,6	
X	US 2 566 871 A (KAISER-FRAZER) 4. September 1951 (1951-09-04) * Spalte 3, Zeile 6 - Zeile 45; Abbildungen *	1	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6) B62D
A	DE 196 40 754 A (VOLKSWAGENWERK AG) 17. April 1997 (1997-04-17) * Spalte 1, Zeile 7 - Zeile 48; Abbildungen *	11-13,16	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort <b>DEN HAAG</b>		Abschlußdatum der Recherche <b>31. Juli 2001</b>	Prüfer <b>Hageman, L</b>
<p><b>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</b></p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet  Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie  A : technologischer Hintergrund  O : nichtschriftliche Offenbarung  P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze  E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist  D : in der Anmeldung angeführtes Dokument  L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument  &amp; : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 03 82 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 98 12 1116

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentedokumente angegeben.  
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
 Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

31-07-2001

Im Recherchenbericht angeführtes Patentedokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
EP 0497209 A	05-08-1992	DE 4103036 A DE 59200099 D	06-08-1992 05-05-1994
DE 4323178 A	12-01-1995	KEINE	
DE 19728546 A	22-01-1998	KEINE	
DE 19616959 A	03-07-1997	KEINE	
US 2566871 A	04-09-1951	KEINE	
DE 19640754 A	17-04-1997	KEINE	

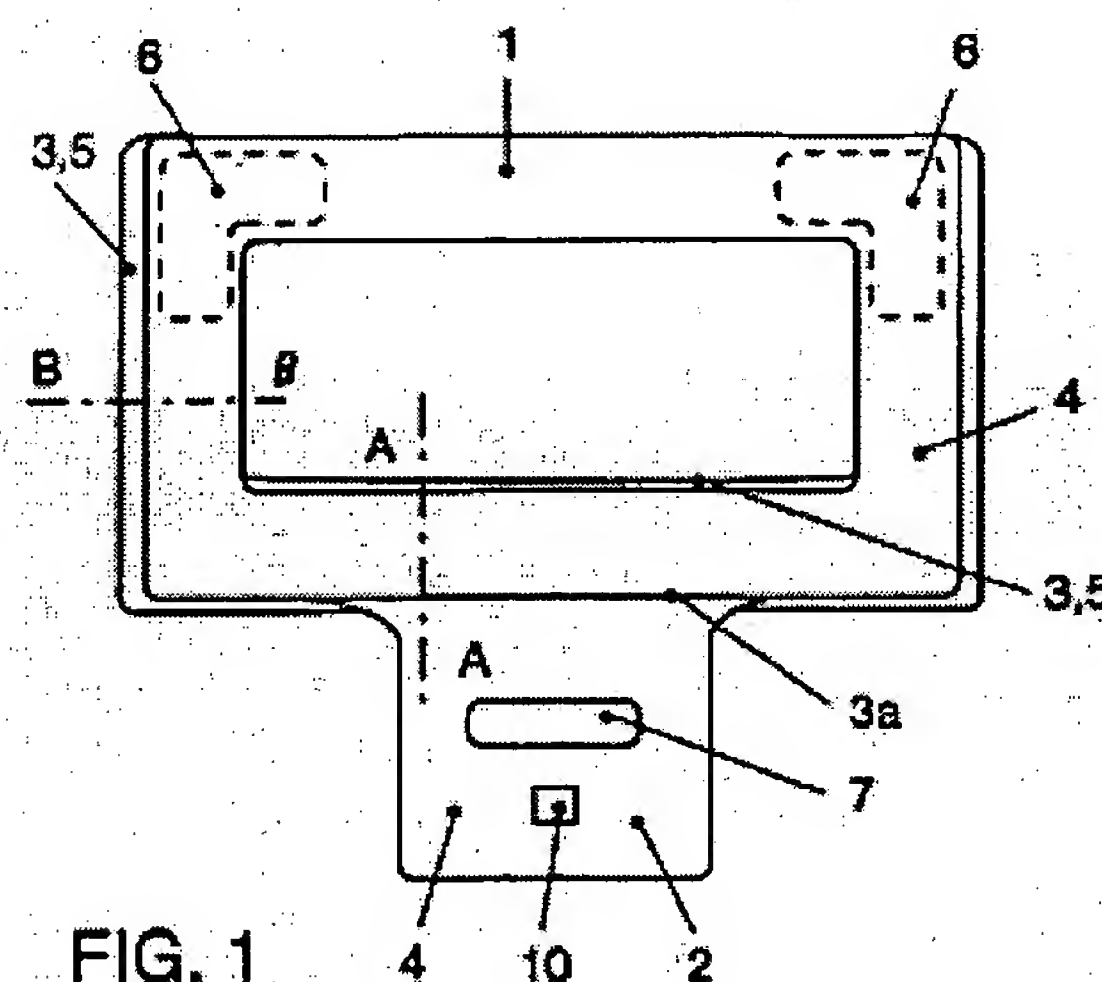
EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

This Page Blank (usptc)

**Composite structural member with at least one light metal casting****Publication number:** EP0921052**Publication date:** 1999-06-09**Inventor:** ARNHEIM HANS-RUDOLF DIPL-ING (DE); HILLMANN JUERGEN DR (DE); JONSCHER AXEL (DE)**Applicant:** VOLKSWAGEN AG (DE)**Classification:****- international:** B62D27/02; B62D29/00; B62D27/00; B62D29/00;  
(IPC1-7): B62D27/02; B62D29/00**- european:** B62D27/02; B62D29/00C**Application number:** EP19980121116 19981109**Priority number(s):** DE19971054248 19971206**Also published as:**EP0921052 (A3)  
DE19754248 (A1)  
EP0921052 (B1)**Cited documents:**EP0497209  
DE4323178  
DE19728546  
DE19616959  
US2566871  
more >>[Report a data error here](#)**Abstract of EP0921052**

The component contains at least one cast part (1) of light metal and/or alloy. The part is at least partially connected via connections (3,5) to one or more further parts (2,4) of a mainly thin-walled plate-like material, e.g. aluminum and/or magnesium and/or their alloys, or plastic. The cast part has mainly stiffening and/or supporting functions. The parts are connected by Laser welding.

**FIG. 1**

Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



This Page Blank (uspto)